LES CAHIERS DE L'
Entre Deux Mers
LOISIRS-CULTURE
GASTRONOMIE

15 F

N° 28

SEPTEMBRE 1998

TOUS LES 2 MOIS, PARTEZ A LA DECOUVERTE DE L'ENTRE DEUX MERS.

TRAMWAY
Le Retour

LE TRAMWAY
de Bordeaux à Camarsac

LE CAIFFA

VIVRE ENSEMBLE
en Entre-Deux-Mers

ASSOCIATION
du Patrimoine

UNE JOURNÉE BLEUE

CHERCHEZ L'ERREUR

COMMENT NE PAS UTILISER
le téléphone portable

LES HAUTES FOUGERES

UNE CAVALE
à Saint Cloud

EDITO

Paysages, Attention Fragile

Il est des paysages qui, peut-être plus que d'autres, furent façonnés par l'homme au fil des siècles. L'Entre Deux Mers est de ceux-là. Aujourd'hui la vigne omniprésente autour de ses châteaux et domaines reste encore une protection et la garante d'une qualité paysagère que beaucoup nous envient.

Mais pour combien de temps encore ?

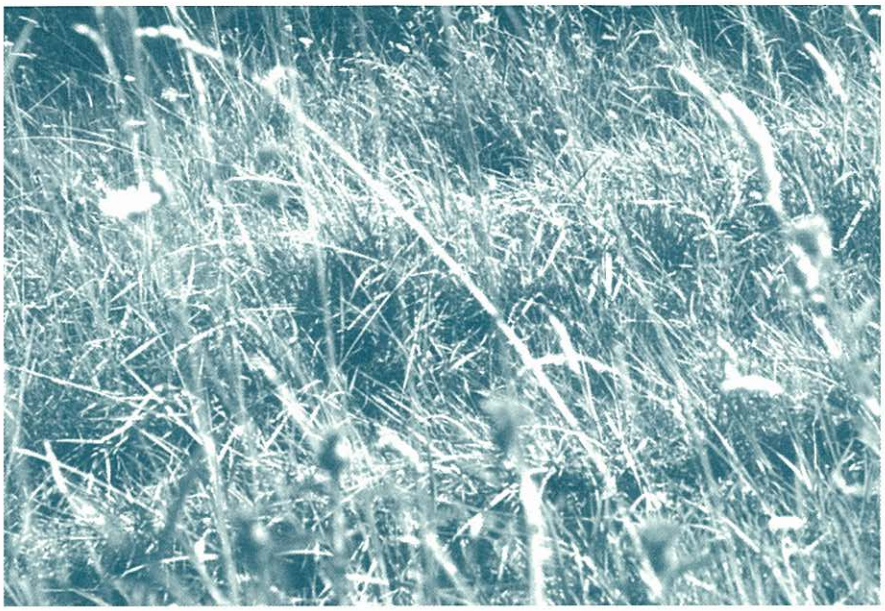
Entre rentabilité de la viticulture qui se dote de véritables laboratoires et d'équipements informatisés toujours plus performants, pour créer un produit conforme à la demande d'un marché international, hors de portée du petit viticulteur, péri-urbanisation qui repousse toujours plus loin les limites de la ville, inconséquence des élus qui ne voient souvent que midi à la porte de leur commune et à l'aune de leur mandat électif, pour justifier des aménagements coûteux et souvent inadaptés, nous avons de quoi nous faire du souci... comme déjà le grand Giono, en d'autres temps, en d'autres lieux, à qui nous laissons la place privilégiée d'éditorialiste pour ce numéro.

Le texte qui suit nous semble être toujours et encore d'actualité en Entre Deux Mers.

Colette Lièvre.

Giono vient de dénoncer les formes artificielles du pittoresque touristique. Il aborde celle qui lui paraît la seule authentique.

<<...Reste l'autre forme de pittoresque. Il est fait de mesure et de subtilité (c'est le contraire du précédent). C'est un paysage dans lequel on est heureux, parce que la gamme des couleurs est accordée d'une façon tendre et affectueuse, parce que les lignes organisent une architecture harmonieuse qu'il est agréable d'habiter. C'est le plus admirable des pittoresques Il peut s'étendre sur toute la surface d'un pays. Il n'est plus cantonné dans un endroit précis au-delà des frontières duquel la banalité sévit, mais il recouvre de vastes étendues, s'organisant dans la diversité, si bien que tous les horizons proposent des variations infinies du bonheur de vivre. Les plaines se mêlant aux collines, les collines aux montagnes, les vallées aux vallons, les fleuves aux mers, les prés aux forêts, les labours aux palus, les landes et les guérets aux déserts. C'est de toute évidence le pittoresque le plus efficace (sur le plan de l'argent, bien entendu puisque c'est celui qui touche le plus de gens, que c'est sur celui-là qu'on



jugera si nous sommes "modernes", ou si nous ne sommes que vieilles ganaches rétrogrades, et surtout parce que c'est seulement si nous parlons d'argent qu'on nous écoutera, et que nous avons peut-être une chance de sauver ce qui doit être sauvé). Le plus efficace sur le plan de l'argent, car c'est tout un pays qui par sa qualité, attire et retient. Il n'a plus qu'à se laisser vivre. S'il est assez intelligent pour garder intact son patrimoine de beauté. Car cette beauté ne tient qu'à un fil. Rien de plus facile à détruire qu'une harmonie, il suffit d'une fausse note.

Il m'a fallu, il y a quelques années, discuter pendant des mois avec un maire, pas plus bête qu'un autre maire pour essayer de lui faire comprendre qu'une prairie (qu'on voyait des portes de sa cité), dans laquelle il brûlait d'implanter je ne sais plus quel silo ou quelle coopérative, avait une couleur verte bien plus importante sur le plan local que le silo ou la coopérative. C'était l'évidence même : les horizons d'Alpes, les collines couvertes de chênes blancs, le déroulement d'un plateau couvert d'amandiers qui entouraient ce petit bourg aimé des touristes de passage, ne prenaient leur valeur et leur qualité que par rapport à cette admirable tache de vert de la prairie. Quoi qu'on fasse à ce vert, l'abolir au simplement le réduire, c'était tout détruire. Le maire susdit me traita de poète, ce qui, chez certains imbéciles, est la marque du mépris le plus amical et le plus condescendant. Il "implanta" son silo ou sa coopérative aux applaudissements de tout le monde. Un an après, ils déchantaient tous, et en particulier les hôteliers de la région. "Les gens ne s'arrêtent plus, disaient-ils. "Ils passent, jettent un coup d'oeil et s'en vont." C'est qu'on ne tient pas à avoir un silo ou une coopérative sous les yeux. C'est que ces constructions au surplus modernes, ne contribuent pas au bonheur de vivre. Ceci se passait il y a cinq ans. Aujourd'hui, il n'y a plus un seul hôtel dans la cité dont je parle. Mais, bien entendu pas un de ces pauvres gens ne voudra croire à la vertu du simple vert de la Prairie.

La bêtise et l'absence de goût ne sont pas les seuls ennemis des beaux paysages, il y a aussi ce qu'on est convenu d'adorer sous le nom général de science. Il suffit de quelques pylônes "judicieusement" placés pour détruire toute beauté, qu'elle soit subtile ou plantureuse. Il est à remarquer que les pylônes sont toujours "judicieusement" placés. Ils sont toujours au "beau milieu". Et là, rien à faire! Qu'il soit clair, qu'il soit manifeste qu'on est en train de détruire un héritage de grande valeur, on vous répondra : "c'est le progrès!"

Eh bien non ce n'est pas le progrès. Il n'est pas vrai que quoi que ce soit puisse progresser en allant de beauté en laideur. Il n'est pas vrai que nous n'ayons besoin que d'acier bien trempé, d'automobiles, de tracteurs, de frigidaires, d'éclairage électronique, d'autoroutes, de confort scientifique. Je sais que tous ces robots facilitent la vie, je m'en sers moi-même abondamment, comme tout le monde. Mais l'homme a besoin aussi de confort spirituel. La beauté est la charpente de son âme. Sans elle, demain, il se suicidera dans les palais de sa vie automatique...>>

Giono, "*Il est évident dans La Chasse au bonheur*"

GRAND VIN DE BORDEAUX

Château Teigney

GRAVES

APPELLATION GRAVES CONTROLÉE

E.A.R.L. BUYTET ET FILS
ROUTE D'AUROS - 33210 LANGON
TÉL. 05 56 63 17 15
FAX. 05 56 76 20 19

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ
A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

Tramway : Le Retour

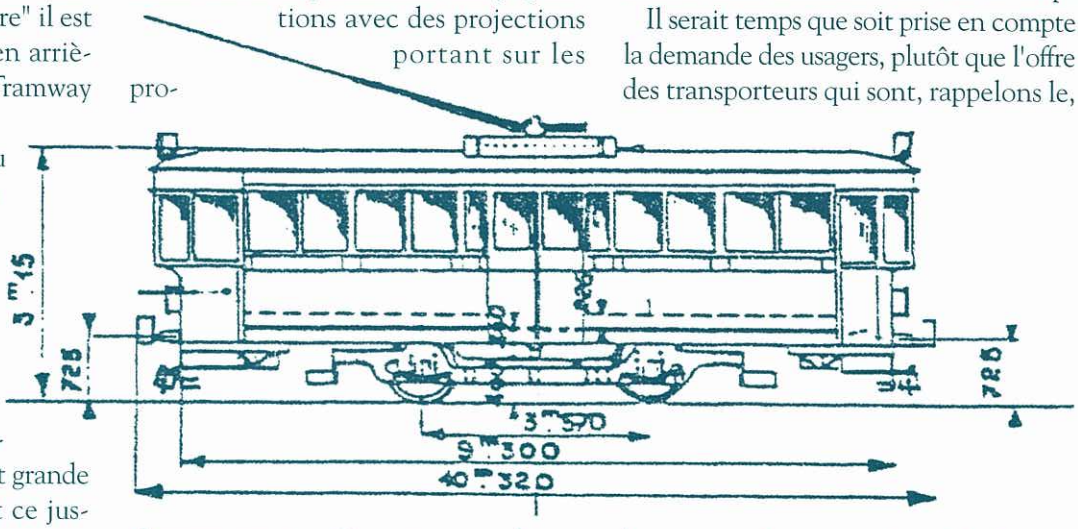
En ces temps de "parler politiquement correct" où les sourds sont devenus des "malentendants", les aveugles des "malvoyants" les femmes de ménage des "techniciennes de surface" etc... où, les tramways sont entrés, eux, dans la catégorie des T.C.S.P., traduire par "Transports en Commun en Site Propre" il est intéressant de faire un retour en arrière et de retrouver l'histoire du Tramway de Camarsac à Bordeaux.

Il est à parier qu'en fin du siècle dernier, nos anciens, peut être plus pragmatiques que technocratiques, ne s'étaient pas attardés sur de nouvelles règles de sémantique avant de mettre en oeuvre une autre façon de transporter voyageurs et marchandises des régions limitrophes - aujourd'hui petite et grande banlieue - jusqu'à Bordeaux et ce jusqu'avant la dernière guerre.

Ce siècle finissant aura vue l'apogée de l'Automobile, qui, dans son sillage aura généré tout un nouveau mode de vie, de consommation, de faire valoir plus axé sur l'avoir que sur l'être, dont on connaît maintenant les limites : pollutions, encombrements des circuits, saturation des villes, destruction de l'environnement, alerte pour la santé publique...

Cependant les temps changent, les mentalités aussi et nombreux sont ceux - politiques, citoyens/usagers - qui sont conscients que cela ne peut plus continuer et qu'il faut envisager une autre approche des déplacements urbains et péri-urbains.

C'est dans cette optique que toutes les villes de plus de 100.000 habitants ont été invitées par l'Etat à produire "un plan de déplacements urbains" véritable étude sur les déplacements des populations avec des projections portant sur les pro-



chaines années. C'est à partir de ces études que les villes décident de repenser complètement les modes de déplacements avec une constante : bloquer l'automobile à l'entrée de la ville, en mettant en place, en corollaire, tout un réseau de transports publics dont le Tramway! Et Bordeaux n'échappe pas à la règle puisque le tramway nouveau nous est annoncé pour très bientôt ; Nous y voilà, la boucle est bouclée ! ou plutôt elle le sera lorsque nos responsables départementaux auront compris que les espaces péri-urbains, dont celui de l'Entre-Deux-Mers, ne peuvent être exclus de la réflexion de la communauté urbaine.

Rappelons que pour l'instant, compte tenu de l'inadéquation des transports publics proposés, chaque ménage habitant en Entre-deux-Mers, et ce quel que soit son niveau social, est contraint d'avoir deux voitures ! soit une de trop!

Il serait temps que soit prise en compte la demande des usagers, plutôt que l'offre des transporteurs qui sont, rappelons le, largement subventionnés par les deniers des Girondins!

Que d'autres offres de transports collectifs soient proposées comme bus et taxis à la demande, navettes de rabattement à partir de la ligne de chemin de fer de Bordeaux Langon, possibilité de faire charger sa bicyclette dans les bus, utilisation du fleuve, sans oublier l'aménagement de pistes cyclables qui ne soient pas uniquement touristiques mais facilitent les déplacements de villages en villages, sans risques y compris pour les enfants.

Champion
le discount de qualité
Créon
Tél. : 05 57 34 50 80
PRESSE
Grézillac
Tél. : 05 57 84 62 00
Difficile de battre un Champion

Le Tramway de Bordeaux à Camarsac

Diverses compagnies privées exploitaient à cette époque un réseau disparate à Bordeaux et dans sa proche banlieue (1890). Alors qu'à Bordeaux existait une ligne urbaine d'omnibus à chevaux et une ligne de tramways électriques à voie normale - gérées par deux compagnies anglaises, tout d'abord la "Tramways and General Works" (1880), à laquelle se substitua en 1890, la "Bordeaux Tramways and General Omnibus Company" -, en banlieue, diverses compagnies créèrent les lignes à voie métrique jugées peu économiques.

Ce furent : en décembre 1893, la Compagnie des Tramways de Bordeaux au Vigean,

- en mai 1895, la Compagnie des Tramways électriques Bordeaux-Pessac qui met en exploitation la ligne de Bordeaux à Pessac prolongée en 1898 jusqu'au village de l'Alouette, puis en 1901 celle de Gradignan ;

- une troisième compagnie établit en 1902 la ligne de Bordeaux à Léognan.

Toutes ces compagnies arrêtèrent leurs lignes aux Boulevards. C'est alors que, sur la rive droite, des sociétés privées créent la ligne de Bordeaux à Cadillac qui ne sera jamais électrifiée ; en 1908, la Compagnie des Tramways de Bordeaux à Beychac et Cailleau, et enfin, celle qui nous intéresse, la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, reliant Bordeaux à Camarsac.

Les plus jeunes d'entre nous qui habitent dans l'Entre-Deux-Mers ne se souviennent pas de ce tramway Bordeaux-Camarsac, déposé en 1949 qui longeait la RN 136 de Bordeaux à Branne. Seuls quelques vestiges peuvent figurer ce que fut la ligne qui joignait les bourgs de Mélac, Fargues les Bons-Enfants, Salleboeuf La Planteyre et Camarsac; on peut deviner encore, pour Fargues et Salleboeuf, les anciennes gares et parfois le tracé, tout au moins dans la côte de Monrepos, sur la droite de la route dans le sens Bordeaux-Floirac, celui-ci ayant disparu depuis l'élargissement du CD 936 sur les autres tronçons. La gare de Camarsac, quant à elle, a été démolie il y a quelques années par une municipalité désireuse de faire place nette afin d'y implanter un tennis. D'autres municipalités les ont revendues à des particuliers qui les entretiennent au mieux. Et c'est grâce à eux que l'on peut voir encore ces deux dernières gares de Fargues et de Salleboeuf, vestiges d'une archéologie ferroviaire que nous allons aborder.

La ligne de Bordeaux à Camarsac formait avec la ligne de Beychac et Cailleau les deux lignes concédées par le département de la Gironde.

Celle qui nous intéresse a vu sa concession échoir à la Société Générale des Economiques (SE) qui exploitait les lignes ferroviaires de Bordeaux à Lacanau, de Lesparre à Arès et Facture, St-Symphorien, Beautiran. (la ligne de Bordeaux à La Pointe de Grave étant exploitée par la Compagnie du Médoc rachetée par la Compagnie du Midi en 1912).

Ce tramway que nous allons étudier était le quatrième de la région bordelaise après ceux de Bordeaux, Le Bouscat, Le Vigean (1893) , Bordeaux-Pessac et Bordeaux-Cadillac (1897).

Il fut déclaré d'utilité publique le 27 Mars 1896 et concédé par l'état au département de la Gironde qui le rétrocéda aux Economiques de la Gironde (SE) ; son inauguration officielle eut lieu le 27 janvier 1900 dans l'enthousiasme général -alors qu'il était en service depuis deux semaines- Les riverains et les populations voisines du tracé l'attendaient avec impatience depuis près de vingt ans. Cette ligne longue de seize kilomètres devait, à l'origine. unir la gare de Bordeaux-Bastide du Paris-Orléans (PO) à la commune de Camarsac qui possédait, outre des carrières de pierre, quelques propriétés viticoles importantes (Château de Camarsac et de Villaure entre autres) compte non tenu des propriétés riveraines de la ligne. Elle fut donc établie en accotement de la RN 136 en voie étroite dans le projet initial.

Le 12 Mai 188O, M. Poyen-Bellisle, propriétaire du Château des Jonqueyres à St Germain du Puch avait adressé au Préfet de la Gironde une demande de prolongement ultérieur sur Arveyres qui ne sera jamais réalisé. L'auteur de cette lettre dénonçait l'état défectueux des routes pendant l'hiver, ce qui occasionnait des difficultés de circulation aux propriétaires des carrières qui

convoyaient les pierres de taille à Bordeaux. Certains d'ailleurs s'étaient engagés par écrit à utiliser le futur tramway -alors considéré comme chemin de fer- tant que les tarifs resteraient raisonnables...

Par la suite, dans l'éventualité d'un raccordement souhaité avec les grands réseaux de Bordeaux, notamment à la gare de Bordeaux-Deschamps (Compagnie de l'Etat), dans le quartier de Tregey, on abandonna le projet d'établissement de la voie étroite au profit de la voie normale (1,44 m), utilisée par les grands réseaux. Cette liaison ne fut jamais construite et le terminus, dans la banlieue, fut établi à Floirac, avant le passage à niveau de La Benauge, le tracé empruntant le Cours Gambetta pour accéder à la côte de Monrepos.

M. Poyen-Bellisle insistait sur la misère régnant dans la région due aux ravages des vignobles de l'Entre-Deux-Mers causés par le phylloxéra, et proposait un moyen rapide et fiable de convoyer quotidiennement des denrées maraîchères et fruitières à Bordeaux qui se substituraient à la vigne. Bien évidemment cette demande ne fut pas prise en considération mais le Préfet présenta la même année au Conseil Général de la Gironde un projet de la Société Générale des Economiques de la Gironde, à savoir :

- une concession d'un chemin de fer à voie étroite en accotement de la RN 136 de Bordeaux à Camarsac ;
- une concession éventuelle du prolongement sur Libourne, Fronsac et

Branne.

La Société des Economiques (SE) réclamait la concession sans demander de subventions, en s'engageant à construire les prolongements au moment opportun quand la ligne principale aurait rapporté 6% d'intérêt. Le Conseil Général donna son accord pour le prolongement, Libourne... mais ne donna pas son aval pour les autres prolongements.

Des difficultés d'ordre administratif dues à l'emprunt du domaine public national, et des difficultés techniques retardèrent la construction de la voie de près de vingt ans.

Le tracé

Longue de 16 km, la ligne devait relier la gare de Bordeaux, située Cours Gambetta entre Cenon et Floirac, empruntait celui-ci en son milieu et "escaladait" la côte de Monrepos où la pente était de 5% en voie métrique (1 m).

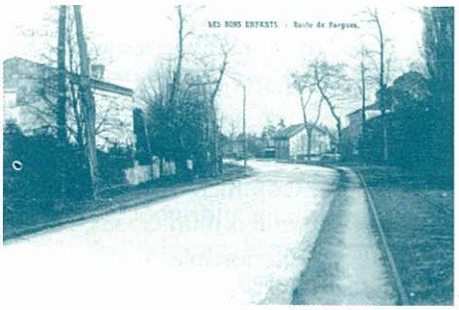
Afin d'éviter cet écueil qui posait bon nombre de problèmes techniques de puissance et de freinage, il fut envisagé une autre solution qui consistait à établir une voie qui quitterait la RN 136 au sommet de la côte de Monrepos et rejoindrait la RN 10 à Cenon où la pente n'est que de 3,5%. La solution éventuelle d'emprunter le vallon du quartier de la Souys fut vite abandonnée au vu de l'état très tourmenté des terrains et de la valeur élevée des propriétés riveraines.

Un autre projet fut d'établir une voie normale (1,44 m), laissant la RN 136 à Fargues-Les Bons-Enfants pour atteindre à Citon-Cénac la ligne de la Sauve-Eymet, l'emprunter par les palus de Bouliac jusqu'à Bordeaux ; mais les riverains des localités comprises entre Fargues et Cenon élevèrent des protestations, et il fut abandonné.

On revint donc au projet initial, en équipant la ligne de voies normales (1,44 m) en vue de la relier avec le réseau d'intérêt général des grandes lignes Deschamps-Etat (jonction qui ne fut en fait jamais réalisée). De plus, l'accroissement de puissance des locomotives modernes permettait, sans aucun doute possible, de monter sans peine le côte de Monrepos. A l'approche de Camarsac, elle continuait en site propre - en coupant la RN 136 avant le château- vers la station terminus. Le rail utilisé à l'origine était de type Vignole de 20 kg/m avec contre-rails en acier Thomas dans les parties construites dans la chaussée ; le rayon des courbes fut abaissé à 40 m.

En 1900 il n'y avait que deux gares (Floirac et Camarsac), toit à deux pentes

et corps de logis perpendiculaire aux voies, attenant à une halle en bois. Les gares ou haltes intermédiaires de La Planteyre Salleboeuf et Les Bons-Enfants n'existaient pas et furent construites sous la direction des TEOB. Au début de l'exploitation, aucune voie de garage ou d'évitement n'existait -le chargement et le déchargement se faisaient en pleine voie-, les marchandises arrivaient ensuite à Floirac au dépôt, mais aucune liaison avec le PO ne permettait d'acheminer directement celles-ci sur les quais des grandes lignes, ce qui



freina sensiblement le trafic.

Afin d'éviter la côte de Camarsac, la ligne quittait la RN 136 pour obliquer en site propre (talus en pleine campagne sur terrain acquis par la SE), pour obliquer en rampe en S vers la gare. La côte de Monrepos, quant à elle, était franchie sans difficultés notoires par l'utilisation des machines puissantes déjà évoquées, et les vitesses moyennes réalisées étaient de l'ordre de 20 km/h.

Les trains de marchandises s'intercalaient entre les navettes quotidiennes au nombre de trois avec deux locomotives en service par jour, une de réserve, et quelques circulations supplémentaires les dimanches et jours fériés. Les trains de marchandises devaient donc, nous l'avons déjà dit, s'arrêter en pleine voie pour charger les pierres et le vin acheminés vers Bordeaux et, au retour, ramenaient les ordures ménagères de la grande ville -on dit aussi les "bourriers" ou les "gadoues"- livrées à un destinataire de St-Germain-du-Puch, phénomène de transit qui n'était pas apprécié par les riverains de Monrepos, de La Benauge et de Floirac. En contre-partie, les wagons plats ou couverts transportaient également le lait et les "champignons de Paris" cultivés dans les anciennes carrières de l'Entre-Deux-Mers.

Ce trafic marchandises aurait pu être beaucoup plus développé s'il y avait eu une gare commune avec les grands réseaux et des quais de chargement entre La Benauge et Camarsac. Cependant, au tout début de l'exploitation, la Chambre de Commerce de Bordeaux et quelques conseillers municipaux avaient demandé la jonction avec le réseau d'intérêt général et le report du terminus à la gare de l'Etat. Mais le coût très élevé de la réalisation dissuada les entrepreneurs et les gestionnaires.

Devant l'impossibilité technique de franchir à niveau la ligne en tronc commun du Midi, d'Orléans et de l'Etat, et les inconvénients liés à la sécurité donnant accès à la gare de l'Etat, à La Benauge, avec une bifurcation, il fut envisagé d'établir un viaduc permettant la jonction avec la gare de Bordeaux-Etat (lettre du Directeur des Chemins de Fer de l'Etat à M. Strohl, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Bx. -Paris, 5 Août 1903-)

Des embranchements particuliers furent créés au fur et à mesure des demandes afin de desservir des entreprises locales en l'absence de gares intermédiaires entre Bordeaux et Camarsac ; il n'existait en effet que de simples arrêts, cabanes en bois ou abris en pierre et des poteaux d'arrêt le long de la voie.

Le matériel

La voie : En 1900, la voie est équipée en rails Vignole -ou dits à patin, en acier Thomas- de 20 kg/m avec adjonction de contre-rails. Aucune communication téléphonique le long du trajet et aucun passage à niveau établi. (absence également de maisons de garde sauf peut-être dans le virage de Camarsac, mais nous n'avons pas connaissance de documents le prouvant.)

Les locomotives :

La SE exploitait trois locomotives CORPET-LOUVET construites en 1898 de type 030T d'un poids de 17,5 T à vide. Elles reçurent les numéros 8E 3041, 3042, 3043 et ont été livrées le 1er Janvier 1900. La 3041 reçut le nom de "La Benauge", la 3042, celui de "Salleboeuf", et la 3043 celui de "Camarsac"; toutes achetées au prix de 29050 F, elles atteignaient une vitesse maximum de 38 km/h!

C'étaient des locomotives tenders à trois essieux (ou 030 T) comme nous l'avons déjà évoqué, normalement construites et étudiées par les réseaux métriques français (1,00 m). Elles étaient munies du frein à vide Greschamet Graven remplacé ensuite par le frein à vide Clayton, d'attelage RIC et de deux tampons. On peut noter également l'absence de bords ou boudins aux roues de l'essieu médian. La conduite était à vue et le convoi était confié à trois personnes des SE, le mécanicien, l'employé aux messageries et le contrôleur ou bien le chef de train.

Les voitures

Ces voitures à deux essieux possédaient des plates-formes ouvertes aux extrémités et étaient au nombre de quatre voitures de 1ère classe, type ADF avec fourgons à bagages et freins à vis et huit voitures de 3ème classe type CF, avec freins à vis.

On y accède par une galerie extérieure ouverte de 0,60 m de long à l'extrémité et munie d'un garde-corps de 0,40 m de haut.

Ce sont, en fait, 12 voitures qui furent utilisées, construites en 1898/99 par la Compagnie des Chemins de Fer à Ivry, sur la ligne à voie normale, mais à gabarit étroit.

L'ADF 1 a été utilisée à Lacanau à la suite de l'abandon de la vapeur sur la ligne de Camarsac, puis, comme les autres, elle fut utilisée en remorque.

Les wagons

Afin de véhiculer toutes les marchandises que nous avons déjà citées, la Société Générale des Chemins de Fer Economiques acquit, au début de l'exploitation du réseau, 2 wagons couverts, 2 wagons tombereaux et 8 wagons plats, tous à deux essieux, munis de freins à vis et de freins à vide automatiques; puis 1 wagon couvert, 1 wagon tombereau et 2 wagons plats munis de freins à levier.

Le matériel de ce réseau comprenait 16 véhicules à empattement court et à gabarit étroit construits en 1898 et 1899

par la Compagnie Française à Ivry. Lors de l'électrification du réseau en 1923, ce matériel sera acquis par le département de la Gironde et transféré sur le réseau départemental de la Gironde.

Certains seront employés comme wagons à bestiaux en 1939 - 1940 : Mais le projet fut abandonné en raison des événements liés à la Seconde Guerre Mondiale. Certains furent vendus à la Cellulose du Pin en 1965 ; tout le matériel précité fut démoli en 1956 et 1957, il était alors mal entretenu et hors d'usage.

Exploitation

Le principal écueil pour la compagnie gestionnaire du réseau fut sans conteste le franchissement de la côte de Monrepos. Avec l'accroissement de la puissance des locomotives et l'utilisation de la voie normale (1,44m) les difficultés furent vite amoindries mais quelques incidents notables eurent lieu dans des conditions toutefois particulières.

Quand la voie était rendue glissante par temps de pluie ou par brouillard, ou bien quand la charge était trop lourde, la machine avait quelque difficulté à tracter. Des voyageurs alors penchés aux fenêtres et peu inquiets de la tournure prise par les événements -n'étaient-ils pas en villégiature dans l'Entre-Deux-Mers tous les dimanches?- chantaient à tue-tête :

"La monteras-tu la côte, fainéant?
La monteras-tu la côte..."

Afin de pallier ces inconvénients mineurs, le mécanicien s'employait, dès le départ de La Benauge, à porter la pression au maximum, mais il devait la baisser très vite pour éviter le soulèvement des soupapes. La brusque ouverture de celles-ci crachant la vapeur dans un grand bruit faisait très peur aux animaux. A la suite d'un accident provoqué en octobre 1908 à La Benauge par un cheval effrayé, la Société des Economats décida de remplacer les soupapes de type Adams, par des soupapes à balancier à dégagement progressif de vapeur. Les exploitants n'avaient certes pas envisagé que ces machines qui n'étaient pas prévues pour fonctionner en réseau urbain, pouvaient côtoyer des charrettes et des animaux le long des voies.

Par contre, en descente, la côte de Monrepos exigeait de grandes précautions. Une glissade importante eut lieu dans la soirée du 4 Novembre 1908. Le convoi, composé de deux plates-formes chargées de pierres attelées en tête et de trois voitures à voyageurs qui doit arriver à Floirac à 18 heures, vient d'aborder la descente de Monrepos. A la suite, peut-être, d'un blocage un peu trop brusque, le convoi se met à glisser. Le mécanicien donne, au sifflet, le signal de freiner les voitures au chef de train. Celui-ci serre donc les trois freins à vis des voitures, mais le résultat n'est pas satisfaisant et le train continue sa descente à grande vitesse, brûle l'arrêt de Monrepos, passe le carrefour en bas de la côte et s'immobilise dans le Cours Gambetta, sans avoir déraillé, ni heurté d'obstacles sur sa route. Cet incident, survenu au début de la soirée alors qu'il faisait déjà nuit, provoqua une grande frayeur parmi les voyageurs qui témoignèrent à la direction, au Préfet et à la presse. L'un d'eux déclara : "En ce qui me concerne, étant dans la dernière voiture, j'ai été secoué comme un arbre pendant la tempête et à chaque instant je m'attendais à ce que la voiture sortît des rails. Un jeune ouvrier était tellement effrayé qu'il sortit du wagon et se tenait prêt à sauter sur la voie. Etant pas mal désabusé de la vie, je ne vous cacherai pas que mon émotion n'a pas été très violente, mais tout le monde n'est pas comme moi..."

Afin d'éviter tout autre incident, le contrôle imposa l'emploi d'une sablière à main avant le premier essieu de la machine.

Le 24 juin 1909, le déraillement d'une machine venant de Bordeaux, dans la côte de Monrepos, ne provoqua aucun accident parmi les voyageurs.

Dans ces cas-là, le retard était considérable. Il n'y avait qu'une seule voie et aucune ligne téléphonique propre à la voie n'existait ; les personnes attendant le convoi aux haltes n'étaient prévenues que par un agent du train qui empruntait une bicyclette emportée à cet effet dans le fourgon.

Ce furent les cas les plus graves qui firent la renommée de la côte de Monrepos, bien qu'il ait été difficile de faire se côtoyer les trains et les voitures hippomobiles sur des routes très fréquentées.

L'autre inconvénient de cette ligne, mise à part sa lenteur -1h et 4 mn pour 16 km- fut l'approvisionnement des dessertes des particuliers. Et, dans le but d'améliorer ce service, le chef de gare de Camarsac, agent principal de la ligne, organisait des circulations de wagons entre les trains de voyageurs pour aller livrer ou charger les marchandises en pleine voie le long du trajet.

Les voyageurs, quant à eux, faisaient signe au mécanicien pour que ce dernier veuille bien arrêter le convoi. -La décision préfectorale du 21 Mars 1898 demandait aux voyageurs désireux de monter dans le train de faire signe au mécanicien de s'arrêter en levant les bras en l'air, à partir du moment où le train était en vue. -En 1910, on comptabilisa les avantages que présentait la traction électrique employée par les TEOB à Bordeaux ; la SE et les TEOB s'accordèrent alors pour demander la concession de la ligne au profit des TEOB. Cette décision fut approuvée par le département par décret du 28-11-1913. Mais la guerre de 14-18 interrompit les travaux d'électrification et ce n'est seulement que le 9 Janvier 1923 que la traction électrique remplaça la traction à vapeur.

Les TEOB.

Après la cession aux lignes TEOB, diverses améliorations apparurent le long du trajet et sur le matériel afin d'améliorer le confort des voyageurs et des dessertes locales : gares en pierre de type SE à Fargues les Bons-Enfants et à La Planteyre, adoption de rails Broca dans la traversée des agglomérations, établissement de voies de garage en pleine

ligne et raccordement au réseau urbain des TEOB par construction d'une voie de service cisaillant, au passage à niveau de La Benauge, la ligne PO et rejoignant la ligne n°5 reliée au réseau urbain de Bordeaux.

L'électrification fut réalisée à l'aide d'un fil trolley raccordé par une perche à la motrice et non par un caniveau central souterrain comme cela était disposé à Bordeaux afin de préserver les monuments et les grandes artères (Place Tourny, Grand Théâtre). Le fil trolley alimenté par la sous-station de La Bastide, renforcé par deux groupes survolteurs en courant continu de 600 v, était supporté par des poteaux en ciment.

(8977) SALLEBŒUF (Gironde)
Route de Bordeaux à Bergerac, Passage du Tram de Bordeaux à Camarsac à la Gare de la Planteyre et l'Hôtel des Postes

Les anciennes locomotives furent vendues au réseau Gironde. La 3041 et la 3042 rejoignirent les ateliers de Lacanau, et la 3043 revint à la ligne de St Symphorien (SE), toutes servant de locos de manoeuvre de gare, pour les trains de travaux et divers services de secours et de réserve. Amélioration également des dessertes : en 1938, on dénombrait 8 navettes, 17 les dimanches et jours de fête; les TEOB utilisèrent 4 automotrices à deux essieux, à caisse en bois et accès par portes centrales.

La puissance accrue -120 ch- permet une bonne exploitation. La traction électrique permet également une sécurité accrue en charge et en freinage et au ralentissement. Le type même de cette conception est un "plus" dans la traction où on utilise encore. à l'heure actuelle, des moteurs spéciaux de traction sur les machines modernes diesel. Donc, pour l'époque (1913) ce fut, disons-le, une révolution bénéfique de confort et de sécurité grâce au freinage électrique et à air.

D'une capacité de 25 voyageurs assis, elles furent construites par HORME et BUIRE en 1922, une seule d'entre elles, construite par les Etablissements SOULE, à 2 essieux, avait les plates-formes et accès vestibulés et pourvus de portes de type portefeuille. Elle fut adaptée spécialement au réseau de Camarsac par les ateliers centraux des TEOB.

Quant aux autres motrices (B5 à B8), elles étaient accompagnées de remorques dont trois mixtes avec fourgon et accès par une plate-forme à une extrémité ; le système de tamponnement fut modifié par un système plus large et plus central. Le freinage amélioré était à air comprimé de type Westinghouse simple. Les gabarits déjà étroits (2,50 m contre 3,2O m pour les grands réseaux) furent réduits à 2,50 m pour permettre au matériel de circuler sur les lignes urbaines. Le tracé fut aussi modifié et des voies d'évitement furent construites dans les nouvelles gares avec voie de chargement pour les marchandises.

Les wagons : Au nombre de 16, c'étaient des wagons à plate-forme servant au service marchandises ; quant aux employés, au temps de la vapeur, on pouvait en compter 16, ce qui est une rareté de rentabilité pour une ligne de chemin de fer...

L'avènement et le développement des automobiles, ne permirent pas d'obtenir une garantie de rentabilité efficace pour cette courte ligne de 16 km. L'abandon de la ligne fut décidé en 1949 et effectué la même année. La Compagnie d'Autobus des Tramways du Libournais reprit le service par autobus Chausson -Tramways du Libournais, - sur la RN 136 desservant toutes les localités traversées jusqu'à Bordeaux.

La lenteur du tramway et les difficultés techniques liées aux configurations du terrain, à la cohabitation voitures-tramwavs, à la sécurité des routes cisaillées par le rail sans passages à niveau, ne permirent plus d'assurer convenablement un service que certains assurèrent par autobus plus rapides, plus développés sur l'ensemble du réseau routier et atteignant une clientèle éloignée des grands axes routiers. N'auront donc plus lieu, pour ces jeunes lycéens de l'Entre-Deux-Mers, les parties de dames ou de cartes dans le vieux tramway, durant le long trajet entre Bordeaux et Camarsac, compagnons de voyage des ouvriers qui, pour tuer le temps, organisaient des jeux dans les compartiments.

Ce tramway n'est plus qu'un souvenir pour les plus anciens qui rejoignent la ville en voitures. L'encombrement des routes lié au trafic intense des voitures et des poids lourds, l'élargissement du CD 936 nous impliquent par les nuisances créées aux riverains. Mais ne vaudrait-il pas mieux réfléchir à la réouverture d'infrastructures de voies ferrées qui existent déjà à Créon, Sadirac, Lignan, Latresne et La Benauge afin de désengorger une route saturée? Le progrès de cette fin de siècle est-il dans le confort routier, pour, semble-t-il, aller plus vite?

La création de routes nouvelles n'est pas une panacée et la solution miracle n'existe pas ; mais il semblerait, en d'autres temps et dans un autre contexte, que nos aïeuls avaient su mieux gérer l'espace et le service aux usagers. Un exemple à méditer...

Patrice Durbain
Ass. d'Etudes et de Recherches Historiques de Bonnetan

BIBLIOGRAPHIE :

Henri Redeuilh, Le tramway de Bordeaux à Camarsac, Société d'Histoire des communications de la France - Toulouse.

Domengie, Au temps des trains du Sud-Ouest.

Loubière, Ospital et Rémond, Bordeaux de rails en roues - Bx 1980.

J.Robert, Histoire des transports dans les villes de France.

Lucien Chanuc, Christian Lacombe, L'extraordinaire réseau ferré des Landes de Gascogne - Ed. du Cabri.

ABAC, Bx, Le réseau de la Gironde.

G. Marchais, Bx, Documents et souvenirs.

Archives Départementales de la Gironde - Série S - 251/T D Musée d'Aquitaine.

Le Caiffa

Il y a des souvenirs d'enfance qui sont tenaces et parmi ceux-ci le souvenir des odeurs.

Une bonne senteur de café me rappelle toujours un personnage, aujourd'hui , disparu. C'était un des derniers colporteurs dans la tradition d'autrefois, «LE CAIFFA» qui se déplaçait à domicile en faisant «la chine».

Les gens le guettaient car il passait toujours le même jour de la semaine et presqu'à la même heure. Il se présentait en criant «CAIFFA ! CAIFFA !» à chaque maison.

Coiffé dune casquette, c'était un personnage bien connu qui pédalait vaillamment pour faire avancer son triporteur . Celui qui passait à Tresses dans les années trente n'utilisait plus de chien comme ceux que l'on voyait sur d'anciennes cartes postales.

Entre ses tournées, le Caïffa avait une boutique en gérance qui dépendait de la société «AU PLANTEUR DE CAIFFA» située rue Joanès à Paris (1) Pour celui dont je parle j'ignore où se trouvait son magasin.

1) *Ces établissements ont cessé leur activité en 1953 .*

Son triporteur était peint en vert foncé, avec en jaune, l'inscription «Au planteur de Caïffa»

Les boutiques du Caïffa couvraient toute la France. Elles tenaient leur prestige d'un café remarquable dont l'odeur merveilleuse s'exhalait dès que le couvercle du petit véhicule était ouvert pour chaque client.

Les grains n'étaient grillés qu'après un séchage naturel de deux années. Ce colporteur vendait aussi des articles d'épicerie, la plupart sous le label de la marque : boites de sardines, chocolat, gâteaux, pâtes alimentaires, huile, vinaigre, sucre, thé, poivre, sel, etc...

Il y avait aussi du coton, du fil et des aiguilles . Un journal illustré et gratuit servait de catalogue et signalait les promotions du moment.

Ma grand'mère achetait surtout le café, plus cher qu'ailleurs, mais de si bonne qualité !

Le Caïffa donnait des tickets qu'il fallait coller sur des carnets . Cela permettait d'obtenir des primes diverses en lingerie ou en vaisselle .

Un beau carillon en bois vernis tenait lieu de gros lot !

En écrivant ces lignes je hume encore l'odeur exquise de sa cargaison

Lucien Deluga

Depuis le XIII^e siècle, de l'étable à votre table

Bœuf de Bazas

Association de Défense de "Bœuf de Bazas"
EXPALLIANCE - Z.I. - 33430 BAZAS
Fax : 05 56 25 23 80 - Tél. : 05 56 25 03 32

Vivre ensemble en Entre-Deux-Mers

Y-a-t-il incompatibilité entre profiter de l'agrément de la campagne ou vivre de son sol?

Certain d'entre nous rêvent de posséder une maison dans la verdure, qu'elle soit résidence principale ou secondaire, de s'y retirer dans le calme au milieu d'une nature généreuse, colorée et odorante.

D'autres tirent de la terre leurs revenus, y compris dans les gelées matinales de l'hiver, ou dans la chaleur étouffante des après-midi d'été. Cette terre de production est principalement celle des petits et moyens agriculteurs qui vivent dans l'angoisse de ne pas arriver à équilibrer leurs budgets. Ils sont de moins en moins nombreux et travaillent dans un contexte économique qui ne leur est pas favorable.

Entre ces deux catégories d'habitants il existe toute une palette de variantes qui empêche à toute personne raisonnable de porter un jugement définitif sur le bien fondé des réflexions aigres des uns par rapport aux autres. Car, bien sûr, depuis la nuit des temps chacun s'observe, se critique ou s'envie. C'est selon, et fonction des situations.

Nous devons nos beaux paysages de l'Entre-Deux-Mers à l'alternance harmonieuse des hameaux, des bois et des vignes. La distillerie de Saint-Genès-de-Lombaud fait tache au tableau. Elle pollue l'air et l'eau à des kilomètres à la ronde. "La coloration noirâtre du fond du ruisseau (le Lubert) et son colmatage par des matières organiques témoignent d'une pollution persistante et répétée ... la distillerie se débarrasse de ses vinasses sur des terres inadaptée à cette pratique ... "(1). Cette situation constatée depuis des années par l'Administration, a provoqué de sa part de nombreuses "mises en demeure", malheureusement suivies d'aucun effet. Cette course éperdue vers un profit financier maximum au dépend de l'équilibre écologique, met ainsi en péril, à court terme, l'existence même de l'usine et des salaires qu'elle génère! Dans nos chaumière un sentiment d'impuissance règne face à la direction de cette entreprise dite "protégée" par cette Administration étrangement indulgente.

L'association "Label-Nature", nouvellement créée à Haux, se fixe pour principal objectif de faire cesser ce fatalisme. Elle veut exiger que la loi soit respectée à Saint-Genès-de-Lombaud comme ailleurs, et que cessent les pollutions qui dévalorisent notre image de pays à la fois viticole et touristique.

Il existe des distilleries propres! Pourquoi pas la nôtre! Tous les moyens pour arrêter ces pollutions doivent être mis en oeuvre immédiatement pour atteindre des objectifs précis, dans un temps précis. S'il s'avère qu'il est trop tard pour faire des replâtrages sur une usine devenue inadaptée par rapport à sa production, il faut prévoir de la reconstruire, ici ou dans un site plus approprié à son activité, pour le bien-être de toutes les parties prenantes : salariés, viticulteurs et riverains. Le choix des décisions est du ressort de l'Administration et des responsables de l'usine qui en tant qu'enfants du pays doit comprendre mieux que quiconque la nécessité de protéger notre patrimoine économique et naturel local.

Le but est que tous, nous puissions vivre ensemble en Entre-Deux-Mers.

Antoine Caillard, Juillet 1998

Références : 1. Article du Journal Sud-Ouest du 14 Mai dernier

Association du Patrimoine

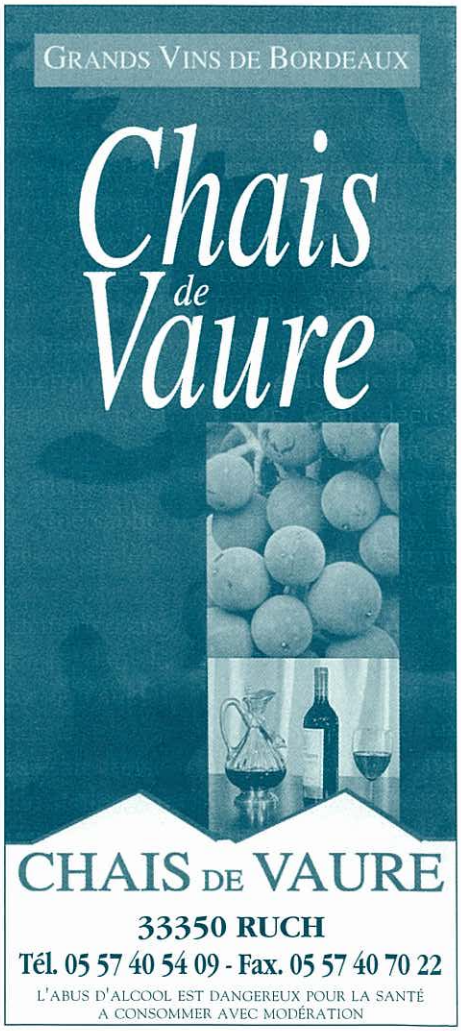
Il est encore temps de participer à la 2ème édition des Fleurons du Patrimoine, soutenus par le Conseil Général de la Gironde.

Celui-ci souhaite aider les associations du patrimoine de notre département dont la qualité des actions menées par les bénévoles est exemplaire.

70 000 F de prix et deux trophées seront décernés aux six lauréats du concours.

Pour participer : les associations doivent déposer leur dossier au plus tard le 30 septembre 1998.

Pour toutes informations : A.3.P.A. tél. 05 56 52 22 75.


GRANDS VINS DE BORDEAUX
Chais de Vaure
CHAIS DE VAURE
33350 RUCH
Tél. 05 57 40 54 09 - Fax. 05 57 40 70 22
L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ
A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

Une journée bleue

Ce jour là, les fées étaient au rendez-vous. Vêtues comme des princesses, belles comme la Garonne au bord de laquelle elles avaient choisi de s'installer le temps d'une journée bleue. Le temps d'une journée de fête à laquelle avaient été convié une trentaine d'enfants.

C'était le 14 juin, plus tout à fait le printemps et déjà l'été avec l'exubérance d'une nature entrée en maturité, nourrie par la générosité de la terre et le feu d'un soleil quelquefois voilés par des nuages d'orage déversant leur trop plein bienheureux d'eau fraîche en laissant derrière leur passage un air léger , transparent et lumineux. La terre, le feu, l'eau, l'air ...Les quatre éléments qui étaient les quatre thèmes de cette fête des enfants imaginée par l'association LE SALON BLEU DES BORDS DE GARONNE, à CAMBES.

Une fête poétique, créative, sensitive où improvisation, spontanéïté étaient présentes. Les enfants (ils étaient 33) ont pu tout au long de cette journée s'initier au journalisme, s'essayer au matelotage ou l'art de faire des nœuds marins, écrire de la poésie, lire des textes choisis, apprécier des saveurs culinaires, découvrir la diversité de la faune et de la flore de la Garonne, partager la passion des roses avec un jardinier / viticulteur.

En fin de journée des prix venaient récompenser les talents des jeunes créateurs :

LE PRIX DE LA TERRE pour le meilleur poème était une invitation à passer une journée pendant les vendanges au Château Hauretz en Entre-deux-Mers où Monsieur Ducourt Propriétaire viticulteur est aussi jardinier –donc forcément poête- et particulièrement amoureux des roses (il en a 2500 variétés).

LE PRIX DU FEU était une invitation à passer une journée avec un souffleur de verre avec en plus en cadeau un bijou de Murano.

LE PRIX DE L'AIR était une invitation à passer une journée dans un Centre de parachutisme avec un saut en parachute accompagné.

LE PRIX DE L'EAU était une invitation à passer avec le pilote du port de Bordeaux dans l'estuaire.

LE PRIX DE LA VIGNE était une invitation à participer pendant une journée aux vendanges au Château de l'Orangerie toujours en Entre –deux-Mers.

Cette fête où les participants ont pu retrouver voire découvrir des saveurs et des sensations était une avant première à celle qui aura lieu le mercredi 9 septembre à 18 heures sur le Port de Cambes.

Ce jour là LE MASCARET sera en vedette et espérons dans toute sa plénitude car ce sera le temps de la marée d'équinoxe .

Le SEL aussi sera à l'honneur. Un chef sera appelé à composer un menu sur ce thème, de façon à ce que chaque participant puisse savourer le « SEL DE LA VIE » . La poésie avec des textes de Bernard Manciet, la musique avec les créations d'un talentueux saxophoniste François Corneloup seront présentes. Autant d'œuvres pour nous rappeler que le goût, l'ouïe, la parole sont sens de communication entre les êtres , à ne pas perdre dans un monde qui privilégie la précipitation à la réflexion, le tintamarre au silence, le « zapping » à la continuité, La « Mac/donalisation » aux saveur culinaires, mais arrêtons là, car la liste est si longue ...

REPERES :

L'association LE SALON BLEU DES BORDS DE GARONNE a été créé par trois amies : Muriel ICARD, Annie CARRERE, Elvine BOS POCHET autour d'une idée simple : faire partager un certain art de vivre, traditionnellement ancré dans la culture occitane, en retrouvant le sens des « sens » et des saveurs, en portant une certaine attention à la vie et aux êtres. Le Salon Bleu des bords de Garonne se veut un lieu d'échanges et de rencontres intégrant la nature. Cette dernière n'étant plus considérée comme « produit de consommation » mais comme source de créativité, d'apprentissage, de réflexion.

Aujourd'hui l'association comprend 90 adhérents qui ont tous envie de partager avec d'autres leur savoir faire quels que soient leurs domaines de prédilection : musique, poésie, cuisine, couture, jardinage etc...

Nota : Les ateliers de la journée bleue ont été animés par : Atelier de journalisme , Alain Darmian- Atelier de matelotage , Jacqueline Gros et Priscille de Vignerolle. Atelier de poésie , Annie Carrère et Christine Sajuan . Atelier Nature et environnement , Mai-Lis Dunes et Emmanuel Nagina .Atelier sur le conte , Marcia Pig-Lagos. La partie musicale était assurée par les violonistes Paul, Maria et Virginie Roux. Le stylisme et le défilé de mode étaient le fait de Dominique Rekettyé installée habituellement 12 rue Fernand Philippart à Bordeaux.

POUR EN SAVOIR PLUS :
Association LE SALON BLEU DES BORDS DE GARONNE
198 ESCONAC 33880 CAMBES
tél : 05.56.21.86.78.

Cherchez l'erreur

Il semblerait que les habitants de Pujols, petit hameau de la commune de Rions, situé sur le côteau, l'aient échappé belle. Ils ont failli être dotés d'un pylône de retransmission téléphonique Bouygues de près de 50 mètres de haut!

Le Maire, sûrement distrait et avant de partir en vacances, avait donné une autorisation de travaux, pour que cette nouvelle engeance de la modernité soit érigée sur le terrain d'un de ses administrés. Dans sa candeur, ce Maire-là ne se doutait pas que sa décision allait engendrer quelques effets pervers :

1) la zizanie entre voisins : Entre celui qui toucherait la manne financière et ceux qui allaient devoir vivre à l'ombre tutélaire du pylône ;

2) la création d'une association de défense de l'environnement, une de plus avec laquelle il va falloir désormais "composer"! n'est-ce pas, Monsieur le Maire?

3) La fronde d'un Conseil Municipal, qui comme tout un chacun a découvert l'existence imminente du pylône lorsque le maçons sont venus maçonner !

Nota : compte tenu de la situation géographique de l'Entre-deux-Mers, dont les côteaux peuvent constituer une crête idéale pour installer une "ligne Maginot" de pylônes / relais de transmission téléphonique, chaque opérateur souhaitant son propre relais, les amoureux des côteaux (qui malheureusement ne sont pas classés!) peuvent être inquiets.

C'est pourquoi, à titre préventif, nous recommandons vivement la lecture de l'article qui suit, extrait du dernier livre de **Umberto Ecco : "Comment voyager avec un saumon", nouveaux pastiches et postiches, édité chez Grasset.**

Château du Courros

Bâti sur le territoire d'une communauté antérieure au XI ème siècle vouée au saint patron des vignerons, Saint Vincent, le Château du Courros occupe un tertre rocheux dominant la vallée de la Dordogne.

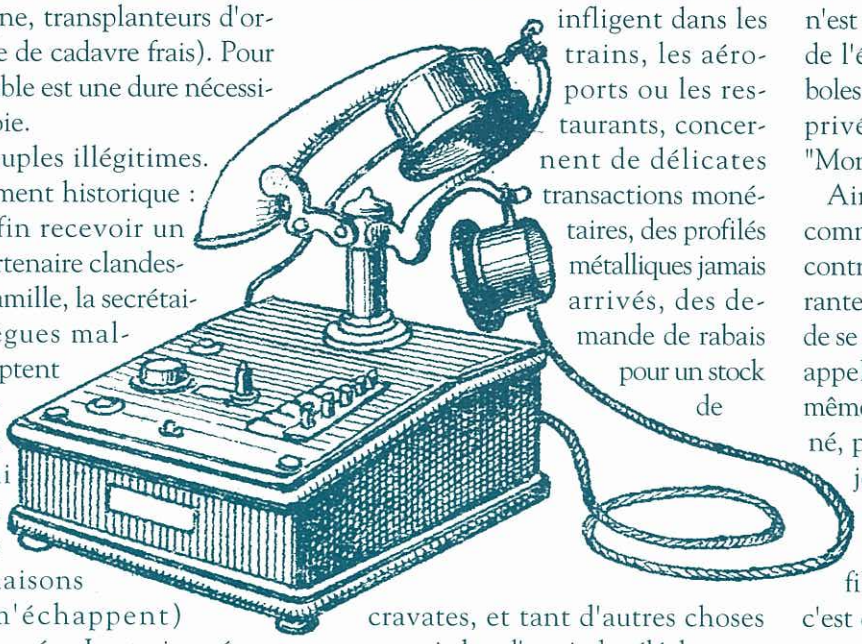
Propriétaire-Récoltant
33420 Saint-Vincent-de-Pertignas
Tél. 05 57 84 11 89
Fax. 05 57 84 01 58

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ
A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

Comment ne pas utiliser le téléphone portable : mode d'emploi

"... Rien de plus facile que d'ironiser sur les utilisateurs de téléphone portable. Toutefois, il faut savoir à laquelle de ces cinq catégories ils appartiennent. Au premier chef, viennent les handicapés, fussent-ils légers, contraints de rester en liaison constante avec un médecin ou le SAMU. Louée soit la technologie qui leur offre cet instrument salvateur. Ensuite, on a ceux que les lourdes charges professionnelles obligent à accourir à la moindre urgence (capitaine des pompiers, médecins de campagne, transplanteurs d'organes en attente de cadavre frais). Pour ceux-là, le portable est une dure nécessité, vécue sans joie.

Tertio, les couples illégitimes. C'est un événement historique : ils peuvent enfin recevoir un appel de leur partenaire clandestin sans que la famille, la secrétaire ou les collègues malveillants interceptent la communication. Il suffit que seuls elle et lui (ou lui et lui, ou elle et elle, les autres combinaisons éventuelles m'échappent) connaissent le numéro. Les trois catégories susdites ont droit à tout notre respect pour les deux premières, nous acceptons d'être dérangés au restau, au ciné ou à un enterrement ; quand aux adultères, ils sont en général très discrets.



Suivent deux autres catégories à risque (le leur davantage que le nôtre). D'abord, il y a ceux qui ne conçoivent pas de se déplacer sans avoir la possibilité d'échanger des frivolités avec des parents ou amis qu'ils viennent de quitter. Difficile de les condamner : s'ils ne savent pas échapper à cette compulsion pour jouir de leurs instants de solitude, s'ils n'arrivent pas à s'intéresser à ce qu'ils font à ce moment-là, s'ils sont incapables de savourer l'éloignement après le rapprochement, s'ils veulent afficher leur vacuité et même la brandir comme un étendard, eh bien, tout cela est du ressort d'un psy. Ils nous cassent les pieds, mais il faut comprendre leur effarante aridité intérieure, rendre grâce au ciel d'être différents d'eux, et pardonner (sans se laisser gagner par la joie luciférienne de ne pas leur ressembler, ce serait de l'orgueil et un manque de charité). Reconnaissons-les comme notre prochain qui souffre, et tendons l'autre oreille.

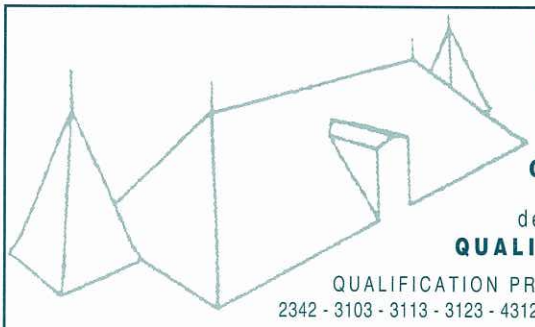
Dans la dernière catégorie, on trouve - au côté des acheteurs de faux portables, au bas de l'échelle sociale - ceux qui entendent montrer publiquement qu'ils sont sans cesse sollicités, consultés pour des affaires urgentissimes d'une éminente complexité : les conversations qu'ils nous infligent dans les trains, les aéroports ou les restaurants, concernent de délicates transactions monétaires, des profilés métalliques jamais arrivés, des demande de rabais pour un stock de cravates, et tant d'autres choses encore qui, dans l'esprit du téléphoneur, font très "Rockefeller".

Or, la division des classes est une abominable mécanique, le parvenu aura beau gagner un fric fou, d'ataviques stigmates prolétaires lui feront ignorer le maniement des couverts à poisson, accrocher un KiKi à la lunette arrière de sa Ferrari, un saint Christophe au tableau de bord de son jet privé, et dire qu'il va "au coiffeur" ; aussi n'est-il jamais reçu par la duchesse de Guermantes (et il rumine, se demandant bien pourquoi, vu qu'il a un bateau long comme un pont).

Ces gens-là ignorent que Rockefeller n'a aucunement besoin d'un portable, car il possède un immense secrétariat, si efficace que c'est à peine si son chauffeur vient lui susurrer deux mots à l'oreille lorsque son grand-père est subclaquant. L'homme de pouvoir n'est pas obligé de répondre à chaque coup de fil. Voire. Il n'est là pour personne. Même au plus bas de l'échelle directoriale, les deux symboles de la réussite sont la clé des toilettes privées et une secrétaire qui répond "Monsieur le directeur est en réunion".

Ainsi, celui qui exhibe son portable comme symbole de pouvoir déclare au contraire à la face du monde sa désespérante condition de sous-fifre, contraint de se mettre au garde-à-vous au moindre appel du sous-administrateur délégué, même quand il s'envoie en l'air, condamné, pour gagner sa croûte, à poursuivre jour et nuit ses débiteurs, persécuté par sa banque pour un chèque en bois, le jour de la communion de sa fille. Arborer ce type de téléphone, c'est donc montrer qu'il ne sait rien de tout cela, et c'est ratifier son implacable marginalisation sociale..."

1. Je me vois dans l'obligation de rayer de la catégorie des utilisateurs autorisés les couples adultères. En effet, aujourd'hui, il suffit qu'un mari ou une femme achètent un téléphone portable pour indiquer ipso facto qu'ils ont entamé une relation extraconjugale.



CERE S.A.R.L

CHARPENTE
COUVERTURE, MENUISERIE

depuis plus de 26 ans vous apporte
QUALITÉ - SÉRIEUX - COMPÉTENCE

QUALIFICATION PROFESSIONNELLES (QUALIBAT) : 2312 - 2342 - 3103 - 3113 - 3123 - 4312 - 7522 - 4571 - 4581 - 7322 - 3132 - 3142 - **3193**

La qualité du travail a toujours fait partie de l'univers artisanal. Faire bien, faire solide, faire beau c'est d'abord un état d'esprit par lequel va se réaliser l'alliance de la tête ; de la main et du cœur. Le savoir faire et l'expérience feront le reste pour aboutir à la perfection du geste et de l'ouvrage. Consulter l'annuaire électronique 11

Les Hautes Fougères

"Au bord de la Dordogne, je vois de jolis vallons, il y a des noyers, des vignes et cette terre offre toutes les joies"
Emmanuel Berl
Méditation sur un amour d'enfant

Jacques s'enfonça dans les taillis. Il venait d'apercevoir quelque chose qui bougeait. Le froissement des feuillages l'avait surpris. Ou il s'agissait d'un animal d'une certaine taille ou bien c'était un homme.

Il fut d'abord prudent, scrutant l'ombre du sous-bois. La "chose" avait dû s'immobiliser. Il n'entendait plus rien.

Il était certain que son imagination n'avait pas joué. Il avança de quelques pas, fila à toute allure dans les grands buissons, rouges et verts. Il n'avait pas peur, mais s'aventurer plus loin n'aurait servi à rien.

CHATEAU
CAZEAU

BORDEAUX

S.C.I. DOMAINES DE CAZEAU,
PROPRIÉTAIRE RÉCOLTANT
A GORNAC - GIRONDE -
FRANCE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ
A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

La "chose" devait être maintenant tapie dans l'immense champ des Hautes Fougères.

Il fallait qu'il tire cette affaire au clair.

Il alla jusqu'à la voiture chercher le fusil, refit le même trajet, traversa le champ des Hautes Fougères, rien. Il y avait au milieu un gros chêne. Il y grimpa pour observer les alentours. Il franchit la première branche, la seconde, et s'installa sur la troisième aux aguets.

Pas un bruit. Il sentait seulement une brise tiède qui balayait les saules au loin. Il respira profondément, subjugué par ce spectacle d'une nature immobile, alors qu'il savait qu'à une centaine de mètres, moins loin peut-être, se trouvait la "chose" qui se cachait et qui devait l'avoir vu, lui, dans l'arbre, et l'observer.

Il fit semblant de mettre son fusil en joug à gauche, en face, puis à droite.

Au bout d'un bon quart d'heure, rien n'ayant bougé, il entreprit de descendre de l'arbre.

Il accrocha son blouson de chasse à une branche, il mit quelques temps à s'en dégager.

De gros nuages lourds arrivaient en face. Il regagna sa voiture pensif. Jacques savait que ce n'était ni un sanglier, ni un cerf, ni un gros chien.

Il repartit en décidant de revenir le lendemain, vers la même heure.

Il n'en parla à personne.

Le lendemain, il partit avec Baxter, le vieux setter qu'il aimait, et ils roulèrent jusqu'au bois de Perse. Il laissa sa voiture en lisière de la forêt, et avec Baxter, il pénétrèrent dans les buissons.

Il avait pris ses grandes bottes, son fusil et son chapeau de brousse.

Il parcourut quelques centaines de mètres jusqu'à l'endroit où il avait entendu hier cette galopade, à travers les Hautes Fougères.

Il faisait aujourd'hui plus sombre et la nuit n'allait pas tarder à tomber. Le sous-bois était humide.

Il marchait, Baxter à ses côtés, presque dans ses jambes, comme s'il cherchait une protection. De grosses gouttes se mirent à tomber. Ils s'abritèrent sous le vieux chêne au milieu des Hautes Fougères. Baxter regardait son maître d'un air implorant.

Il faisait très sombre à cause des nuages, on entendait dans le lointain l'aboiement d'un chien, et tout d'un coup, à cent mètres environ, un cri, un râle, un hululement, un hurlement, quelque chose d'inqualifiable que Jacques n'avait jamais entendu.

Baxter se serra contre ses jambes, engourdi.

Jacques ne pouvait pas tirer sur une chose inconnue, qu'il ne voyait pas, mais qu'il sentait tout près, et qui était peut-être un homme, ou qui avait en tout cas quelque chose d'humain ou d'à moitié humain. Le cri abominable où perçait de l'angoisse en était le signe.

La "chose" était immobile. Nul froissement de fougère.

Il perçut comme un halètement saccadé et un peu rauque.

Tout d'un coup il eut peur, lui, l'ancien guerrier, le chasseur, il eut peur...car il avait la certitude d'être brusquement confronté à l'impossible, à l'inimaginable, à l'horreur absolue.

Jacques prit la direction opposée.

Quelque chose qui ressembla à un ricanement hors du temps parvint à ses oreilles, et Baxter tomba foudroyé.

Jacques depuis cette histoire ne va plus à la chasse. Il a donné son fusil et il est triste.

On ne s'aventure désormais plus que très prudemment, le jour et à plusieurs, dans le secteur des Hautes Fougères.

Cette histoire est devenue un conte dans la région et a atteint le niveau de la fable ou du mythe presque sacré.

Agustin Blandinières

Dans 5 communes de l'Entre-Deux-Mers

Du 16 AU 22 SEPTEMBRE

De belles histoires pour les petits à découvrir dans les bibliothèques avec l'exposition-animation

« RACONTE TAPIS »

Les créateurs Clotilde Fougeray-Hammam et Eric Hammam seront présents.

Pour faire découvrir les joies du livre aux tout petits avec une autre façon de raconter les tapis à histoires.

Cette action est organisée par les services de la petite enfance, le relais des assistantes maternelles et le soutien de la bibliothèque départementale de prêt de la Gironde, du Centre Régional des Lettres d'Aquitaine, de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

RENSEIGNEMENTS :
Ambarès, 18 Place de la Victoire tel 05 56 77 64 07 .
Ambès, 5 avenue du Docteur G.Couaillac ,tél 05 56 77 02 69 .
Bassens, 8 rue du 8 Mai 1945 tél 05 57 80 87 78 .
Carbon-Blanc, Centre Culturel Faval tél 05 57 77 68 86 .
Saint Louis de Monferrand, rue Louis Monteau, tél 05 56 77 47 21.

SAINT MACAIRE

le 19 Septembre.

Au cours de la 10ème Nuit de patrimoine, à partir de 19 heures la Cité Médiévale sera illuminée par 3000 bougies – la musique, le théatre seront au coin des rues.

Pendant les journées du patrimoine visites guidées gratuites de la ville, expositions...

Organisation : Mouvement de Sauvegarde Renaissance des Cités de France ;

le 8 Octobre à 21 heures

à la Mairie

Dans le cadre de Science en fête et de la thématique

«Raconte-moi Saint- Macaire»

conférence sur :

«VOUS AVEZ DIT PEINTURE»

LES ACTES du dernier colloque de l'ENTRE-DEUX-MERS ET SON IDENTITE

SAINT FERME.

le 24 Octobre

à l'Abbatiale

GRAND CONCERT

avec le Chœur de la Cathédrale de Bristol.

REPERES :

Ce chœur assure les offices quotidiens de la Cathédrale de Bristol depuis plus de 450 ans .

Ce chœur est composé de 18 chanteurs âgés de 10 à 14 ans et de 9 clercs laïques ou étudiants choristes qui chantent sous la direction de l'Organiste et du Maître de chœur .

Renseignements et réservations : Madame Anne de Raigniac
Tél : 05 56 61 62 13 et 05 56 61 64 87

BORDEAUX

du 8 au 11 octobre

aura lieu le 12ème

Salon du livre.

Les Editions du CLEM seront présentes, Les Cahiers de l 'Entre-deux-Mers aussi .

Parmi les nouveautés des Editions du CLEM le livre de Patrice Durbain

«LE CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-DEUX-MERS»

Histoire de la ligne Bordeaux-La Sauve- Eymet.

Dans la Collection Archives et chroniques de l'Entre-deux-Mers ;

Prix 160 francs .

A NE PAS MANQUER :

Comme chaque année les journées du Patrimoine vont permettre à des milliers de personnes de découvrir, châteaux, églises, musées, mais aussi leurs villes, leurs villages .

Cette années les journées du Patrimoine auront lieu les **19 ET 20 SEPTEMBRE** .

IL SE PASSE CERTAINEMENT QUELQUE CHOSE PRES DE CHEZ VOUS...

Château Martinon

ENTRE-DEUX-MERS

TROLLIET, PROPRIÉTAIRE
33540 Gornac
Tél. 05 56 61 97 09

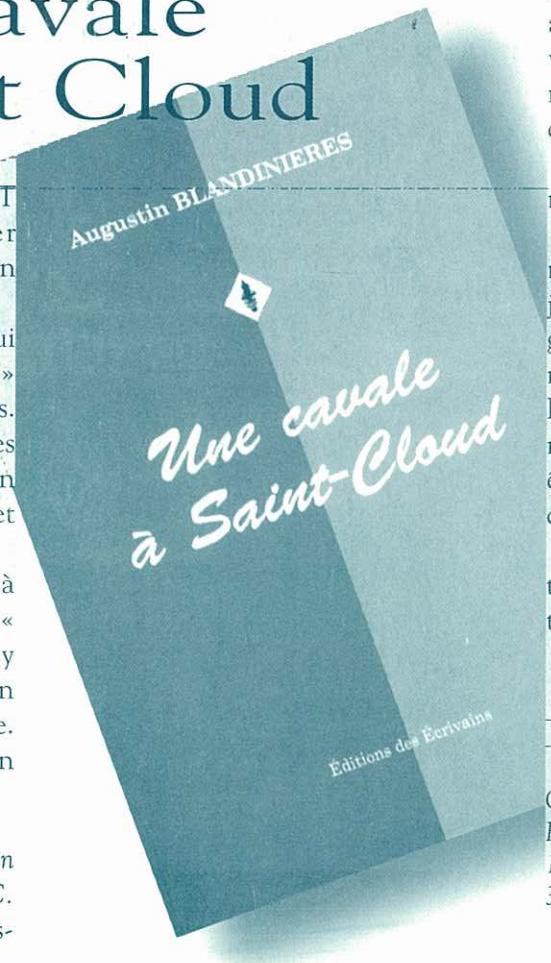
L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ
A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

Le 21 juin à St Vivien de Monségur a eu lieu **LE GRAND CONCOURS DES ÉPOUVANTAILS.**

Il s'agissait d'une première où grâce à Liliane et Harold Yauner les Cahiers de l'Entre-deux-Mers étaient présent avec un épouvantail conçu avec humour et poésie, comme vous pouvez en juger.

Bravo et merci pour ces amis des Cahiers de l'Entre-deux-Mers qui ainsi ont contribué à leur promotion.

Une cavale à Saint Cloud



UNE CAVALE A SAINT CLOUD est le dernier roman écrit par Augustin Blandinières.

Vous connaissez bien cet auteur qui publie régulièrement des « nouvelles » dans les Cahiers de l'Entre Deux Mers. Il faut dire qu'Augustin Blandinières connaît bien notre région et sait en parler avec beaucoup de sensibilité et d'émotion.

Son dernier roman , une cavale à Saint Cloud s'apparente plutôt aux « polars » de série noire américaine. Il y a du suspense et comme dans tout bon roman policier, une chute inattendue.

A lire si l'on veut passer un bon moment, hors du temps ordinaire.

UNE CAVALE A SAINT CLOUD est en vente chez les libraires au prix de 98 F TTC.

Editeur : La Société des Ecrivains Associés Paris.

GRAND CONCOURS LITTERAIRE

Ecrivains, romanciers, poêtes en herbe ou chevronnés tous à vos plumes, vos stylos, vos ordinateurs pour participer au concours littéraire sur le thème du voyage organisé par la bibliothèque municipale de Carbon Blanc sous l'égide de la municipalité .

Ce concours comporte trois catégories :adultes, adolescents, enfants.

Toutes les formes de supports sont admises : récit de voyage, carnet de bord, journal intime,poème, lettre, reportage, collection de cartes postales, objets mais toujours accompagnés d'un texte . Les textes peuvent être écrits sur le mode réel ou imaginaire. Ils devront être remis avant le 30 octobre 1998 (en cinq exemplaires).

Vous voulez participer ? alors il est temps de réclamer le règlement de participation .

RENSEIGNEMENTS :

CONCOURS VOYAGE LITTERAIRE
Bibliothèque Municipale Favols
17 avenue Vigneau Anglade .
33560 CARBON BLANC.

Bulletin d'abonnement aux cahiers de l'Entre Deux Mers

Nom
Adresse

☐ Abonnement pour 6 numéros : 80 F
Commandes au 12, rue Charles Dopter - 33670 Créon.

N° 2 N° 3 N° 4 N° 5 N° 6 N° 7 N° 8 N° 9

N° 10 N° 12 N° 13 N° 14 N° 15 N° 16 N° 17 N° 18

N° 20 N° 21 N° 23 N° 24 N° 25 N° 26 N° 27

Les anciens numéros sont disponibles* au prix de 15 francs.
*numéros 1, 11, 19, 22 épuisés.

Rédactrice en chef : *Colette LIEVRE*
Comité de rédaction :
Philippe ARAGUAS - Antoine CAILLARD
Lucien DELUGA - Patrice DURBAIN
Jean François LARCHE - Bernard LARRIEU
Ont participé à ce numéro :
Augustin BLANDINIERES
Photos :
Liliane et Harold YAUNER
Conception Graphique :
LAVILLE Graphistes - Créon
Abonnements :
Les Cahiers de l'Entre-deux-Mers
12, rue Charles Dopter - 33670 Créon.
Imprimerie : *ID à Bonnetan.*
Directrice de la publication :
Chantal LAULAN
Les Cahiers de l'Entre Deux Mers ne sont pas responsables des opinions, des analyses et synthèses émises par les auteurs. Toute reproduction, même partielle, des textes ou illustrations est soumise à une autorisation écrite de l'éditeur.
Publicité : *Serge BERGAMO*
N° de commission paritaire : 75465 - ISSN : 1252-5235